

SOMMAIRE

INTRODUCTION	P 4
PARTIE I LE VICE PROPRE DU NAVIRE CAUSE D'EXCLUSION DE GARANTIE..	P 9
CHAPITRE I LA NOTION DE VICE PROPRE.....	P 9
SECTION I DEFINITION DU VICE PROPRE.....	P 9
SECTION II LA PREUVE DE L'EXCLUSION.....	P 18
CHAPITRE II L'EXCLUSION DE GARANTIE.....	P 26
SECTION I LA NATURE DE L'EXCLUSION.....	P 26
SECTION II MOTIFS DE L'EXCLUSION	P 31
PARTIE II LES SOLUTIONS DE L'ASSURE.....	P 35
CHAPITRE I LA GARANTIE DES VICES CACHES POUR LES VICES DE CONSTRUCTION	P 35
SECTION I CONDITIONS DE MISE EN JEU DE LA GARANTIE.....	P 36
SECTION II MISE EN ŒUVRE PAR LA JURISPRUDENCE.....	P 37
CHAPITRE II POSITION ANGLO-SAXONNE : L'INCHMAREE CLAUSE	P 43
SECTION I ORIGINE DE L'INCHMAREE CLAUSE.....	P 45
SECTION II LIMITES DE L'INCHMAREE CLAUSE.....	P 47
CHAPITRE III LE ROLE DES P&I CLUBS EN CAS DE VICE DU NAVIRE ENTRAINANT LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ASSURE.....	P 51
SECTION I PRESENTATION DES P&I CLUBS.....	P 51
SECTION II P&I CLUBS ET VICE DU NAVIRE	P 52
CONCLUSION	P 55

INTRODUCTION

Il y a environ 50 000 navires de commerce navigant sur toutes les mers du globe et transportant tout type de marchandises. La marine marchande assure 90% du commerce mondial. Sans elle, le commerce d'un continent à l'autre, le transport de matière première et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossibles.

La navigation maritime est vieille comme le monde et n'a cessé d'évoluer pour faire face aux nouveaux défis qui s'offraient à elle. Les navires sont devenus de plus en plus imposants et sophistiqués avec l'apparition du moteur puis des instruments électroniques. Toutes ces innovations, qui procurent à la navigation maritime une plus grande efficacité mais également une plus grande sécurité, ont un coût financier extrêmement important.

Quelques chiffres suffisent pour apprécier l'importance des enjeux assurés, dans la catégorie de l'assurance corps de navire.

Si la valeur d'un pétrolier à double coque n'excède pas 15 millions d'euros, la valeur d'un navire porte conteneurs de 9000 EVP atteint plus de cent millions d'euros, tandis que celle d'un navire de croisière peut dépasser cinq cents millions d'euros. L'assurance est donc indispensable pour le propriétaire du navire en raison de l'ampleur des sommes engagées par lui.

Son rôle est d'offrir aux armateurs ainsi qu'aux chantiers de construction, une protection économique efficace contre la réalisation au cours du transport, d'un événement aléatoire susceptible d'entraîner la destruction partielle ou totale de leurs biens et de leur fournir une sécurité d'autant plus indispensable au développement de leurs entreprises que les capitaux engagés sont, comme nous l'avons vu, considérables.

L'assurance corps couvre principalement les navires de commerce, les navires en construction dans les chantiers navals, les plates-formes de forage et autres unités et installations nécessaires à la recherche et à l'exploitation des gisements offshore de pétrole et de gaz naturel en mer, les sous-marins pour l'exploitation industrielle des mers ou à caractère commercial, les caboteurs, les navires de pêches ainsi que le matériel portuaire (remorqueurs, dragues, chalands...), les unités fluviales (péniches, pousseurs, barges...), ou encore les navires de plaisance. Suite aux innovations techniques dont nous avons parlé précédemment, les risques du transport ne cessent d'évoluer. Certains apparaissent ou se réduisent, d'autres se transforment. Cette évolution permanente est déterminée par de nombreux facteurs techniques, économiques, juridiques- dits objectifs tandis que d'autres seront fonction de la manière dont les transporteurs ou les chargeurs les perçoivent c'est à dire subjectifs.

L'évolution technique des risques se reflète notamment dans la conception et la construction des navires, l'augmentation de leurs dimensions et de leur tonnage, les progrès réalisés dans les modes de propulsion, dans l'automatisation des fonctions de commande de contrôle, dans les techniques propres de transport (développement de la conteneurisation), de chargement et de déchargement, de stockage et d'entreposage dans les ports.

Concernant les textes sur lesquels se base notre étude nous nous intéresserons principalement aux imprimés français (Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er janvier 2002) mais aussi anglais, car on ne peut pas parler d'assurance maritime sans parler du système britannique qui en est l'origine et qui la domine encore largement aujourd'hui.

Qui peut bénéficier de cette assurance ? Il s'agit de l'armateur du navire.

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 3 janvier 1969, il est défini comme « celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire ».

Dans le cadre du présent mémoire, nous évoquerons le cas de figure le plus simple dans lequel l'armateur est le propriétaire du navire.

La garantie tous risques, la plus généralement utilisée, est très étendue puisqu'elle inclut la garantie de tous les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par suite de tous incidents, événements ou fortunes de mer. Il n'est pas donc pas nécessaire, dans le cadre de la police française, de faire une énumération des risques couverts. Ceux-ci le sont de plein droit, automatiquement, par la généralité même et la concision de la formule de garantie employée, et par l'étendue de la notion de fortune de mer.

Tous les événements qui entraînent une perte, un dommage au navire assuré sont couverts de plein droit, à moins qu'ils ne résultent expressément d'une des exclusions énumérées dans la police ou dans une loi, en termes impératifs.

A côté de cette assurance maritime sur corps de tous navires, il existe des polices spécifiques à certains types de navires : navire de pêche, navire en construction, navire de plaisance ainsi que les navires dits fluviaux.

Dans un souci de clarté nous nous consacrerons ici exclusivement à l'étude de la police corps de tous navires sachant que concernant le vice propre celui-ci est exclu de toutes les polices.

C'est cette notion que nous allons développer dans ce travail en même temps que celle de l'obligation de due diligence pesant sur l'assuré car l'exclusion du vice propre du navire de la garantie est intimement liée à cette obligation.

La première police française d'assurance maritime sur corps de navire date du 15 juillet 1873. Dans son article 3 elle stipule que « les assureurs sont exempts par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article 1^{er} quant à la garantie de la baraterie des dommages et pertes provenant du vice propre ainsi que de la pique des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ». Les différentes polices qui suivront reprendront la même formulation et il faudra attendre 1941 pour apercevoir une évolution dans la rédaction de cette exclusion.

L'imprimé de 1941 stipule dans son article 4 paragraphes 2 et 3 que sont exclus de la garantie « les dommages et pertes provenant du vice propre ou de la vétusté, sauf ce qui est dit à l'article 1^{er} au sujet du vice caché » ainsi que « la pique de vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ». L'article 1^{er} stipulant quant à lui : « qu'il est toutefois spécifié qu'en aucun cas le remplacement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge d'un assureur ».

L'imprimé de 2002 fait apparaître une nouvelle modification. Désormais, on retrouve l'intitulé suivant : « sont exclus de la garantie le vice propre, la vétusté du navire ainsi que les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées d'un vice caché ». On peut observer l'abandon du critère des piques de vers comme cause d'exclusion. En effet, grâce aux progrès techniques il n'était plus d'actualité.

A l'examen de ces différentes polices corps il apparaît que la notion de vice propre du navire et indissociable de celle de vétusté et de vice caché du navire.

Il conviendra tout d'abord d'étudier ces différentes notions afin de pouvoir déterminer avec précision quels sont les défauts, vices du navire couverts par la garantie et ceux qui ne le sont pas.

Ensuite, nous verrons quelles solutions sont offertes aux assurés dont le risque n'est pas couvert par l'assurance corps.

PARTIE I : LE VICE PROPRE DU NAVIRE CAUSE D'EXCLUSION DE GARANTIE

CHAPITRE I : LA NOTION DE VICE PROPRE

Section I : définition du vice propre

Comme nous l'avons vu dans l'introduction, il est impossible de traiter du vice propre du navire sans aborder les notions de vice caché et de vétusté du navire. En effet, il est important de bien qualifier ces différentes notions car elles ne répondent pas au même régime juridique. C'est pourquoi, après avoir défini le vice propre, nous nous intéresserons à la vétusté et au vice caché du navire.

I) Le vice propre

Si la police corps ainsi que le législateur mentionnent le vice propre, ils n'en donnent aucune définition.

La jurisprudence a pu en donner la définition suivante : « En matière d'assurance corps, il faut entendre par vice propre du navire, toute cause de perte ou d'avarie qui tient à l'état ou à l'équipement de celui-ci, telle que vice de construction, défaut de réparations, instruments défectueux, armements insuffisant, etc..., en somme tout défaut inhérent au navire et susceptible de compromettre sa navigabilité, à l'exception des vices cachés que l'armateur est dans l'impossibilité de déceler ; qu'en effet, le vice propre suppose une certaine faute ou négligence de l'armateur ou de ses préposés à mettre ou à maintenir le navire en bon état de

navigabilité, réserve faite de ce que la notion de navigabilité et , partant, de vice propre, est relative ; qu'elle varie suivant les difficultés du voyage projeté et la nature de la cargaison transportée ; qu'il est bien certain qu'un navire doit être construit et armé de façon différente suivant qu'il est destiné, par exemple à naviguer dans les mers arctiques ou dans les eaux tropicales ».¹

Depuis des générations, pour ne pas dire depuis que l'assurance maritime existe, il est constant que les assureurs ne répondent pas de l'innavigabilité du navire, de ce que les polices et aussi les textes légaux appellent génériquement son vice propre, bien que tout vice propre ne rende pas le navire innavigable. L'innavigabilité se concrétise lorsque le navire n'est pas en état de rendre le service auquel il est destiné.

Si tout vice propre n'entraîne pas fatalement l'innavigabilité du navire, celle-ci constitue le plus grave des vices propres. En effet, le fait pour un armateur de laissant naviguer un bâtiment dont il devait ou aurait pu raisonnablement savoir qu'il n'était plus apte à tenir la mer, constitue la plus grave faute personnelle qu'il puisse commettre. Le contenu du vice propre, dans le cadre des relations « assuré/assureur », s'assimile, pensons-nous, au vice apparent ou au vice connu de l'armateur. C'est précisément parce qu'il est apparent ou connu de l'armateur, que celui-ci a commis une faute caractérisée en laissant un navire naviguer avec un tel vice, car un jour ou l'autre les dommages devaient se produire. Pour cette raison, les dommages consécutifs à un vice propre doivent être exclus de la garantie.

La garantie des vices est donc liée intimement à la garantie des fautes. C'est pourquoi il faut entendre par vice propre, le vice apparent ou connu de la part des dirigeants de l'entreprise c'est-à-dire : des directeurs, chefs d'agences, capitaines d'armements, chefs des services techniques.

¹ Ca Rouen 02/10/1969 Navire Jean-jacqueline

Le vice propre est un défaut qui dès l'origine, atteint un organe ou toute une partie du bateau. Il peut avoir pour origine un défaut du matériel utilisé (paille faite dans le métal, noeud dans le bois, etc...) une mauvaise exécution du travail (soudure mal faite, erreur de montage ou de branchement, absence de joint etc...) voire même une mauvaise conception de tout ou partie du bateau.

Ont été par exemple déclarés vice propre du navire les vices de construction ou le défaut de réparation du navire, l'absence de marque de franc bord et d'échelle de tirant d'eau... A l'inverse, il a été jugé par le tribunal de Rotterdam le 03 janvier 1933 que le défaut d'assujétissement d'une barre de régulateur du moteur ne constitue pas un vice propre du navire, pour le motif que les vices propres de l'objet assuré sont ceux qui consistent dans une infériorité interne et permanente de cet objet. En effet, l'absence de mise au point du moteur est un défaut qui doit normalement être corrigé par le mécanicien lors de la mise en charge du moteur ou au cours du fonctionnement de celui-ci.

La notion de vice propre comprend deux éventualités distinctes : celle où une chose est normalement sujette à certaine détérioration ; celle où elle présente des défauts anormaux susceptibles d'engendrer un dommage.

Ce serait aller trop loin que de considérer comme atteint d'un vice propre un navire qui aurait été construit d'après une méthode abandonnée à la suite des progrès techniques. Si on admettait cela, il faudrait condamner tous les navires qui ont quelques années d'existence.

A notre avis, il est indispensable de bien définir la notion exacte du vice propre, vice exclu de la garantie des assureurs, par rapport au vice caché.

II) Notions voisines : vice caché et vétusté du navire

A) Le vice caché du navire

1) Définition

Si la loi précise que le vice caché est garanti, comme pour le vice propre, elle n'en donne pas la définition.

Pour cela, il convient de se référer au code civil et notamment à son article 1641 qui dispose que : « Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus ».

Il faut donc que trois conditions soient réunies pour que le vice caché soit reconnu.

a) Existence d'un défaut

Tout d'abord, il faut l'existence d'un défaut. En effet, la garantie ne sera pas due si l'accident ou l'avarie ont pour origine une faute de l'armateur. De plus, ce défaut doit être né avant le jour de la recette ou de la livraison du navire. C'est ce que certains auteurs appellent « la condition d'antériorité ».

Par exemple, un armateur et ses assureurs ne peuvent pas suite à une avarie du moteur invoquer un vice caché de celui-ci, alors que d'une part le rapport des experts met en évidence que l'avarie du moteur est due à l'utilisation d'un nouveau carburant rendant inefficace le

mode d'entretien préconisé auparavant, et que d'autre part ils ne rapportaient pas la preuve que lors de la livraison du navire les coussinets et les filtres incriminés, n'étaient pas conformes à l'usage auquel ils étaient à ce moment destinés.

L'antériorité peut parfois être déduite du seul fait que le vice affectait les organes internes d'un appareil qui avait fonctionné normalement et sans intervention du vendeur depuis sa livraison jusqu'au jour de l'avarie (incendie...).

b) Un défaut caché

Le défaut doit être caché. C'est ce qui le différencie du vice propre qui est apparent. Mais que faut-il entendre par défaut caché ? Ce n'est pas seulement celui qui échappe à la diligence normale de l'acquéreur. En effet, c'est aussi celui dont l'acquéreur a pu apprécier les effets sans en connaître les causes, l'amplitude ou la gravité.

Par conséquent, le vice sera caché même si ses manifestations venaient à apparaître dès la mise en service du navire, dès lors que les causes n'en étaient pas visibles et ne pouvaient être établies que quelques années plus tard, après les travaux de réparation. Des décisions de justice précisent encore : « en particulier après inspection minutieuse du navire et parfois après plusieurs années de recherche ... ».

Un défaut, un vice est caché dès lors qu'il est non apparent et nécessairement inhérent à la chose, donc interne, même s'il ne se révèle que, dans le temps, sous certaines circonstances ou dans des conditions particulières d'utilisation.

En cas de litige, il appartient aux juges de dire en quoi un vice est caché, c'est-à-dire non apparent pour l'acquéreur. Cette qualification est donc laissée à l'appréciation souveraine des juges du fond.

c) Un défaut rendant la chose impropre à l'usage auquel la destine l'acquéreur

Ce défaut doit rendre la chose impropre à l'usage auquel l'acheteur la destine ou diminuer cet usage jusqu'à remettre en cause le consentement donné par l'acheteur à la vente ou au prix (Ici l'acheteur est l'armateur).

Il s'agit d'apprécier la gravité du vice. L'action en vice caché sera rejetée faute d'établir que le défaut relevé rendait la chose impropre à son usage.

Le juge peut qualifier un défaut de vice caché et dire qu'il oblige seulement à effectuer de fréquents travaux d'entretien.

2) Origine de la distinction vice propre et vice caché

Comme le rappelle Gérard De Smet, dans son ouvrage l'assurance maritime en droit comparé, dans le domaine des assurances, la jurisprudence et la doctrine ont souvent eu tendance à étendre la garantie de l'assurance à des risques dont l'exclusion ne faisait auparavant aucun doute. Cette tendance, s'est de nouveau manifestée, à propos du risque du vice propre du navire. En effet, assez tôt s'est posée la question de la distinction entre vice propre et vice caché et de savoir si le vice caché devait être exclu de la garantie d'assurance.

Il n'est pas impossible enseignait Danjon, que le principe de l'exclusion du vice propre ne soit maintenu un jour que sous le bénéfice d'une distinction : « sauf convention contraire, écrivait-il, les assureurs continueraient à ne pas répondre des sinistres provenant directement ou immédiatement du vice propre de la chose assurée ; mais ils répondraient des sinistres qui

auraient été occasionnés d'une façon indirecte par un vice propre , pourvu que l'assuré eut ignoré l'existence de ce vice ».

De cette distinction, il résulterait par exemple, que l'assureur ne serait pas tenu du dommage de destruction par combustion spontanée d'un chargement de charbon ; qu'il devrait par contre, répondre du naufrage dont la cause résiderait dans la rupture de l'arbre de couche provoqué par une paille dans l'acier.

Le Doyen Ripert dans son tome III sur le droit maritime, n'avait quant à lui pas hésité à affirmer que l'assureur était responsable des dommages résultant des vices cachés de la chose assurée : « les vices cachés du navire que l'armateur est dans l'impossibilité de constater, ne peuvent être considérés comme des vices propres ». Et il ajoutait : « en somme, il faut que l'on retrouve, sous le vice propre, la faute de l'assuré ; Si les dommages arrivés par vice propre ne sont point à la charge de l'assureur, c'est qu'on ne peut laisser à l'assuré le droit de causer par son incurie le risque prévu au contrat ».

Des décisions judiciaires se sont prononcées en ce sens. L'assurance couvre, d'après elles, les vices cachés qui ne sont pas dus à la négligence du propriétaire. L'assureur ne serait donc exonéré de l'obligation d'indemnisation de l'assuré que s'il pouvait faire la preuve d'un manque de « due diligence » de la part de l'assuré. A cette époque, la distinction entre vice propre et vice caché était basée sur la notion de faute. Il semble que les assureurs aient suivi la position du Doyen Ripert tout en prenant bien soin de préciser dans leur police que le remplacement de la pièce atteinte du vice propre n'était pas pris en compte par la police.

Si on ne peut que se réjouir du fait que le vice caché du navire soit garanti par l'assurance corps de navire, on peut toutefois remarquer que ce sont uniquement les conséquences du vice caché qui sont couvertes par la police et que le changement de la pièce subissant le vice est

exclu de cette même garantie. En plus du changement de la pièce l'assurance exclut également les frais de montage et de démontage.

Nous reviendrons plus tard sur les raisons d'une telle position.

B) La vétusté du navire

1) Vétusté et usure normale du navire

Pendant longtemps, les juristes se sont demandé quelle place devait occuper la vétusté du navire.

Devait-elle être considérée comme un vice propre ?

Au regard de l'imprimé des polices anglaise et française la réponse est non.

En effet, ces deux polices posent expressément la vétusté du navire comme cause d'exclusion de garantie au côté du vice propre.

La police la place à côté du vice propre du navire pour en faire une cause d'exclusion et cela avec raison pour le Doyen Rodière.

Pour lui, « on ne peut l'admettre comme cause d'exclusion que si elle atteint un degré tel qu'elle constitue une faute de l'assuré. En effet, s'il en était autrement, si la vétusté en soi constituait une cause d'exclusion, il ne serait plus possible d'assurer un navire trop ancien. Du point de vue juridique, si on entendait la vétusté sans cette nuance, la sanction ne serait pas l'exclusion de la garantie mais la nullité du contrat faute d'objet ».

La vétusté n'est pas en elle-même un vice propre ; elle n'est pas une cause de perte mais seulement de faiblesse. Elle augmente la gravité du sinistre et rend une fois qu'il s'est produit la réparation plus coûteuse.

Mais que faut-il comprendre par vétusté du navire ? S'agit-il de l'usure normale du navire ?

La vétusté du navire ne doit en aucun cas être confondue avec l'usure normale de celui-ci.

A ce propos, on remarquera que les polices corps navires de plaisance et de pêche excluent expressément l'usure normale du navire de la garantie. L'usure normale et la vétusté ne sont pas autres choses que des vices parfaitement connus de l'assuré dans l'état actuel de la technique. Chaque assuré connaît très bien la date à laquelle son navire doit passer ses visites annuelles et quels sont les pièces ou les organes mécaniques de celui-ci qui doivent être changés ou réparés parce qu'ils ont atteint la date de révision. Il en serait autrement de l'usure anormale qui constitue un fait non prévisible dont les conséquences doivent être couvertes. Les assureurs, qui par registre maritime peuvent déterminer l'âge du navire, la nature extraordinaire des réparations qu'il a subi et qui doivent en tenir compte lors de la signature de la police d'assurance, ne peuvent s'en faire une arme pour rejeter ultérieurement le risque qu'ils ont accepté.

L'âge avancé du navire rend plus probable sa fin mais c'est une augmentation normale du risque inhérent à toute chose qui se consume par l'usage et qui est à la charge de celui qui l'assume en connaissance de cause c'est-à-dire l'assureur.

On considère qu'un assureur ne doit pas ignorer qu'un navire ancien a plus de chance de se perdre ou de subir des détériorations qu'un navire neuf et que par conséquent il tient compte de l'âge du navire au moment de fixer le montant de la prime d'assurance. Lorsque l'assureur accepte d'assurer un navire de construction ancienne, il en accepte nécessairement le surcroît de risques qui en résulte. Par contre il ne s'engage pas à couvrir les déficiences de la propriété de l'assuré car cela sort des limites de la garantie que l'assurance a pour but de procurer à l'assuré. La vétusté du navire ne doit pas être confondue avec le mauvais état du navire : ainsi, la pourriture de la carène constituerait un vice propre du navire.

2) Cas particulier de la vermoulure

Du temps où les navires étaient en bois un des périls les plus graves auxquels ils étaient exposés dans les pays tropicaux était la vermoulure. Celle-ci était pratiquement inévitable et de ce fait ne constituait pas un risque. C'est un peu comme si on disait que c'est un risque pour le navire que d'accumuler progressivement sur sa coque des algues, de la mousse ou encore des coquillages.

C'est pourquoi on retrouvait dans les polices d'assurance à côté de l'exclusion du vice propre celle des piqures de vers affectant les navires en bois dont les parties ne sont pas protégées par un doublage métallique.

En effet la vermoulure n'est pas un fait inhérent au navire. Ce n'est pas un dommage inévitable résultant du climat tropical. Il dépend au contraire du temps et de l'état du navire. Par conséquent, l'armateur doit prendre des mesures pour s'en prémunir comme par exemple équiper son navire d'un doublage métallique.

A présent nous allons nous intéresser à la recherche de la preuve du vice propre.

Sur qui repose la charge de la preuve ? De quels moyens de preuve dispose l'assureur ?

Section II La preuve de l'exclusion

I) La charge de la preuve

Il existe au sein du marché mondial de l'assurance corps deux grands systèmes juridiques: le modèle anglo-saxon et le modèle français. Le premier trouve son fondement dans la common law qui applique le « Named perils basis » ou risques énumérés. Ce système se traduit par une

énumération des risques et fait peser sur l'assuré la charge de la preuve que le risque qu'il énonce est bien couvert par la garantie.

L'approche française est différente. Son assurance corps est une assurance tous risques. Par conséquent, tous les événements et les accidents dommageables qui arrivent au navire sont garantis et il revient à l'assureur de prouver l'exclusion pour se libérer de ses obligations contractuelles. L'assureur doit non seulement démontrer l'existence du vice mais il doit également démontrer qu'il existe un lien direct de causalité entre le vice et l'avarie.

Quels sont les moyens de preuve dont disposent les assureurs ?

II) Les moyens de preuve

A) L'expertise

Lorsqu'un navire assuré est victime d'une avarie entraînant un dommage, l'assureur et l'assuré vont chacun nommer un expert afin qu'ils déterminent son origine. Ce moyen est le plus efficace pour constater le vice propre et rapporter la preuve d'un lien direct de causalité.

Cependant, cette preuve directe n'est pas toujours facile à rapporter notamment quand le navire a coulé pour une raison inconnue et qu'aucun examen du navire n'est possible. C'est pourquoi, la jurisprudence considère que lorsque le navire n'est pas en règle avec les dispositions légales (ou les textes ayant même valeur) concernant sa sécurité, cela entraîne une présomption d'innavigabilité du navire. Identiquement, la conformité du navire à ces mêmes règlements produit la présomption inverse. Il s'agit, comme le rappelait le Doyen Ripert d'une simple présomption de fait pouvant être renversée par tout moyen.

C'est là qu'interviennent les sociétés de classification à travers la délivrance de certificats.

B) Les certificats des sociétés de classification

Avant d'aller plus loin dans notre raisonnement arrêtons-nous un instant sur le rôle de ces sociétés de classification.

1) Les sociétés de classification

Elles ont été créées au 18^{ème} siècle pour répondre aux besoins des compagnies d'assurance de l'époque, lesquelles souhaitaient disposer d'informations fiables pour calculer leurs primes. Ces instances ont vu progressivement leur tâche évoluer jusqu'à devenir un membre essentiel de la société maritime et un acteur principal de l'opération sécuritaire. Elles jouent aujourd'hui un rôle fondamental dans la sécurité des transports maritimes. Elles assurent deux missions essentielles.

La première de ces deux missions est la classification. Il s'agit d'élaborer des normes de sécurité, tant pour la conception que pour le contrôle technique, et de vérifier leurs applications à travers différentes visites d'inspection. Ces visites qui interviennent dans certains intervalles de temps, portent principalement sur la solidité structurelle de la coque ainsi que sur la fiabilité des machines et des équipements. Cette opération de classification, sanctionnée par la délivrance d'une cote qui atteste de sa qualité, est une activité privée réalisée à la demande de l'armateur.

La seconde mission est la certification et consiste à vérifier la conformité du navire avec les règlements nationaux et internationaux.

C'est la première de ces missions qui nous intéresse.

Selon certains experts huit parties du navire sont prises en compte par les règlements de classification. Il s'agit des matériaux, de la solidité de la structure, de la machine principale et

de celle de l'auxiliaire, des systèmes techniques de contrôle, des installations électriques, des installations de réfrigération de la cargaison, de la protection, de la détection et de l'extinction d'incendie et enfin de la stabilité du navire.

En revanche, il n'appartient pas aux sociétés de classification de décider du mode de propulsion ou encore de la puissance de l'appareil propulsif. De même, n'entrent pas dans le champ de ces sociétés, les conditions d'exploitation du navire telles que la qualification ou l'effectif de l'équipage ainsi que la gestion quotidienne de l'armement qui relève de l'armateur. Il en est de même pour les équipements de sécurité et autres matériels devant concourir à la navigation. Comme on peut le constater, tous les éléments du navire ne relèvent pas du champ d'intervention des sociétés de classification.

Il convient de signaler que l'opération de classification et celle de construction navale sont deux activités distinctes, même si elles concernent toutes deux le navire. La classification intervient pour des navires déjà construits et devant faire l'objet de contrôle de surveillance durant leur exploitation. Les sociétés de classification étant des sociétés privées, le propriétaire d'un navire a le droit de choisir celle qu'il souhaite, et a parfaitement le droit d'en changer. Les différents classements du navire, accordés par la société de classification, après toutes les formalités de contrôle, d'examen et de tests, sont concrétisés par un certificat de classification remis aux intéressés.

2) Le certificat

Aujourd'hui les assureurs, qu'il s'agisse des P&I Clubs ou des assureurs corps, ne paient plus les sociétés de classification pour avoir des renseignements sur le navire. Ils exigent de

l'armateur qu'il se présente avec le certificat constatant que le navire est classé dans une catégorie ne courant aucun risque et n'accepte que les navires munis d'une bonne cote. En effet, ils se contentent de l'information sur le navire via les registres des sociétés de classification et de demander à l'armateur de fournir les différents certificats. Le législateur, aux fins de protéger la vie des équipages et des passagers, aux fins de garantir la sécurité des transports, à obliger les armateurs et les capitaines à faire visiter leur navire toutes les fois où, ils entreprennent un nouveau voyage et exige que les certificats de visite soient toujours présents à bord du navire.

Ces certificats sont subdivisés en trois grandes catégories : ceux pour la coque, ceux pour les machines et ceux pour les chaudières. Il existe également d'autres certificats de classification qui se rapportent à certaines installations particulières du navire. Nous citerons à titre d'exemples les certificats de classification spéciale comme ceux pour les installations frigorifiques ou encore l'automatisation. Dans le même cadre, on peut citer les certificats et attestation de visite qui ont une portée plus limitée que celle des certificats de classification, soit dans le temps, soit dans l'espace. Ils sont délivrés à la suite des visites prescrites par le règlement et atteste que les contrôles de certains éléments du navire ont bien été effectués dans les délais prévus par les règlements. Il s'agit d'actes accomplis dans des buts particuliers afin de vérifier par exemple le bon fonctionnement des installations frigorifiques avant l'appareillage du navire. Parmi ces différents certificats et attestations, nous mentionnerons les attestations de stabilité et de compartimentage, ainsi que les attestations de sécurité contre les incendies.

La jurisprudence a souvent déduit de ces prescriptions une présomption en faveur du bon état de navigabilité du navire et par conséquent en cas de sinistre une présomption de perte pour fortune de mer et non de vice propre.

Mais le certificat n'apporte qu'une présomption qui peut être combattue par les assureurs au moyen de toutes espèces de preuve et cela d'autant plus justement que dans la plupart des cas les assureurs n'ont pu ni assister à l'expertise ni surveiller les opérations des experts. Il est évident que le rapport qui a pu constater l'état apparent de bonne navigabilité perd beaucoup de son autorité si à la suite d'un accident ultérieur à la visite les expertises d'après sinistre démontrent qu'il y'a eu perte par vice propre.

En effet, en produisant le certificat de visite, l'armateur place l'assureur dans la difficile position de devoir le combattre. Cependant, il convient de préciser que si l'armateur ne soumet pas le navire à la visite il ne doit pas pour autant être déchu de tous droits à indemnité. Il pourra toujours démontrer par tout moyen de preuve que le sinistre a été occasionné par un sinistre maritime.

3) Exemple : le chalutier Adrien-Pla

Relatons rapidement les faits. Suite à une importante voie d'eau dans le compartiment des machines (où aucun membre de l'équipage ne se trouvait) le chalutier Adrien-Pla a coulé au large de la Mauritanie, le 18 octobre 1968. Au moment de l'accident les conditions météorologiques étaient bonnes et le navire n'avait subi aucun heurt. Cependant, le 6 mars précédent, le chalutier de construction récente s'était échoué sur un banc de corail.

Suite à cet accident, un examen du navire avait été effectué et avait révélé une déformation sérieuse de l'hélice risquant d'entraîner des vibrations dangereuses et des déformations. Poursuivis devant le Tribunal maritime commercial de La Rochelle, le patron et le chef mécanicien furent condamnés le premier pour délit de « négligence ayant eu pour conséquence la perte », délit tombant sous le coup de l'art. 81, al.2 du code disciplinaire et

pénal de la marine marchande, le second pour « délit de manquement aux obligations de son service, ayant eu pour conséquence perte du navire » prévu par l'art. 82, al.2 du même code : ils ne surveillaient pas le navire ni la salle pendant sa marche. Après l'assuré demanda indemnisation aux assureurs garants de la faute de l'équipage. Mais les assureurs refusèrent au motif que le navire n'était pas en bon état de navigabilité au moment du naufrage car les dégâts constatés suite à l'échouement du 6 mars n'avaient pas été réparés. L'assuré a alors interjeté appel de la décision devant la Cour d'Appel de Paris. Celle-ci considérant que le naufrage avait deux causes liées : la faute de l'équipage (risque couvert) et l'innavigabilité du navire (risque exclu) condamna les assureurs au paiement de la moitié du capital assuré. La cour de cassation confirma cette position.

A cette occasion, s'était posée la question de l'importance de la cote du navire dans la preuve du vice propre.

En effet, dans cette affaire la police d'assurance ne faisait aucune référence à la cote émanant d'un bureau de classification. Par conséquent, on ne pouvait pas déduire l'innavigabilité du navire de la simple absence de cote. Rappelons, en effet, que le certificat n'est délivré qu'après accomplissement des expertises, dans les conditions et les formes de la loi du 6 janvier 1954 donc après constatation que le navire ne présente aucun vice apparent, c'est-à-dire qui n'échappe pas à un examen vigilant (Rodière, Traité général de droit maritime t2 n 649). L'existence de ce document est suffisante pour la navigation et si aucune cote n'est mentionnée dans la police corps, il est arbitraire d'aboutir à une démonstration d'innavigabilité par présomption de perte de cote, détruisant également la valeur du certificat. C'est cette position que revendiquaient les docteurs en droit Guy Fraikin et André Boquet : « Aussi, est-il fallacieux et dangereux, croyons nous, de vouloir rattacher d'une façon indirecte à la cote de classification l'exécution du contrat d'assurance dans les conditions

aussi imprécise que sont imprécis les censés avoir entraîné la perte de la cote, ou en tout cas dans des conditions que les parties n'auraient manqué de stipuler expressément si elles avaient entendu s'y référer. Le biais de l'assimilation de la perte de cote au vice au « vice propre » prévu au contrat d'assurance constitue pour l'assuré comme pour l'assureur une inacceptable incertitude sur la garantie, en cas de réalisation du risque. »

Le caractère mineur de ces avaries ne permettait pas de traiter l'Adrien Pla comme un navire atteint d'un vice propre.

S'il y a doute sur l'existence du vice propre et sur la relation de cause à effet entre vice propre et la perte du navire, il ne paraît plus possible de faire jouer l'article 4 paragraphe 2 de la police corps. C'est ce qu'a jugé la même chambre de la Cour de Paris, le 4 décembre 1973, dans l'affaire du Med-Star.

Ce navire construit en 1927, avait coulé le 9 octobre 1967, par mer belle et pour une cause inconnue. Il avait subi auparavant de multiples pannes de machine, avait du être remorqué, réparé et semblait vétuste et fatigué mais la cour avait considéré qu'il n'avait pas perdu sa cote et qu'aucun vice propre caractérisé n'était démontré.

Par conséquent, elle avait estimé que la preuve de son innavigabilité n'était pas rapportée. Cette rigueur dans l'admission de la preuve du vice propre et de son lien de cause à effet avec la survenance du naufrage nous paraît constituer une règle indispensable dans les rapports entre armateurs et assureurs pour la sécurité du commerce maritime.

Intéressons nous à présent aux caractéristiques de cette exclusion ainsi qu'à son origine.

CHAPITRE II : L'EXCLUSION DE GARANTIE

SECTION I La nature de l'exclusion

Commençons par une observation générale. Tous les assureurs maritimes, lors de la rédaction des imprimés de leurs polices, ne font que se conformer à leurs lois nationales ou encore aux conventions internationales. La police française énonce d'ailleurs dans son préambule que « le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police ».

Comme le rappelle Jean- Hervé Lorenzi dans son Encyclopédie des assurances : « qu'il s'agisse de la nature et de la forme du contrat d'assurance, du montant des indemnités, des limitations de responsabilité, des cas d'exonération, l'assureur maritime est celui qui applique le droit ».

En France, il s'agit du code de commerce de 1807 exécutoire à compter du 1^{er} janvier 1807. Celui-ci, en consacrant son livre II au droit maritime et en y incorporant dans ses articles 332 à 396 les premiers principes du droit des assurances, a offert à l'assurance maritime française sa première législation. Il faudra ensuite attendre 1967 et l'intervention du Doyen Rodière pour assister à une réforme en profondeur.

La loi du 3 juillet 1967, ainsi que le décret du 19 janvier 1968, deviennent alors les nouveaux textes régissant les assurances maritimes (parallèlement à cette nouvelle législation les articles

332 à 396 du code commerce sont abrogés). Elle a été incorporée dans le Code des assurances en 1976, sous le titre VII (art. 171.1 à 174.6).

La première observation, que l'on peut faire sur cette législation, est qu'elle tient bien compte des particularismes de l'assurance maritime et est donc distincte de celle de l'assurance terrestre.

La deuxième observation porte sur son champ d'application. Celui-ci est très large car il englobe l'ensemble du voyage assuré et notamment toute partie effectuée par voie terrestre, fluviale, ou aérienne permettant ainsi une unicité du régime juridique applicable.²

Concernant le vice propre, la loi dispose dans son article 39 : « que les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire ne sont pas garantis, sauf s'il s'agit d'un vice caché ».

Mais quelle est la nature de cette exclusion ? S'agit-il d'une exclusion d'ordre public à laquelle l'assureur ne peut déroger ou au contraire laisse-t-elle à l'assureur une grande liberté d'action ? C'est à ces questions que nous allons nous efforcer de répondre.

I) Ordre public ou non

Les parties peuvent valablement convenir d'étendre la garantie de l'assurance aux pertes et dommages qui sont la conséquence immédiate de la réalisation d'un vice propre. En effet, à l'exception du dol, tout événement est assurable à condition de comporter un élément d'aléa.

Le principe d'exclusion du vice propre est un principe général : on ne doit donc déroger à son application que lorsque les parties ont clairement manifesté leur volonté de s'y soustraire. La

² Article L-173-19 de la Loi du 3 janvier 1967

jurisprudence admet généralement que la connaissance par l'assureur de la défectuosité des choses assurées implique de sa part l'acceptation de la garantie du vice propre. Cela semble être une erreur. En effet, la connaissance par l'assureur de l'existence d'un vice propre n'implique que son acceptation de l'aggravation du risque résultant du vice propre ; elle ne fait pas présumer que l'assureur promet d'indemniser l'assuré des dommages résultant immédiatement du vice propre.

La loi du 03 juillet 1967, qui correspond aujourd'hui au titre VII du Code des assurances, est une loi dite cadre. Elle laisse, en effet, aux parties une grande liberté contractuelle en vertu de sa commercialité et de son caractère international. Le choix du législateur de laisser une grande liberté contractuelle aux parties trouve sa justification dans le professionnalisme de celles-ci. En effet, l'assuré est généralement un propriétaire de navire ou encore un affréteur c'est-à-dire un industriel ou un commerçant averti qui a moins besoin de la protection du législateur qu'un particulier. On part du principe que les forces économiques en présence vont s'équilibrer d'elles mêmes.

Cependant, cette nouvelle législation a imposé à l'époque une refonte des polices en vigueur car si la plupart des dispositions n'avaient comme on l'a vu qu'un caractère supplétif d'autres au contraire avaient un caractère obligatoire.

L'exclusion du vice propre n'est donc pas d'ordre public et les parties au contrat d'assurance ont donc tout loisir d'y déroger.

Cependant, dans la pratique, on observe que les assureurs n'ont pas pris le parti d'aller dans un sens plus favorable à l'assuré, bien au contraire. En effet, ils n'ont pas hésité à se montrer plus restrictifs que le législateur puisqu'ils excluent de la garantie la vétusté du navire alors

que le texte légal se limitait au vice propre. On constate aussi que là où la loi dispose que le vice caché doit être garanti par la police les assureurs ne s'engagent qu'à en couvrir les conséquences.

La police corps de navire se montre donc plus sévère à l'égard de l'assuré que ne le fait le législateur.

Quand on examine attentivement cette loi on ne peut que constater que les dispositions impératives sont généralement à la charge de l'assuré. La plus grande obligation de l'assuré vis-à-vis de son assureur étant celle de due diligence.

La simple présence d'un vice propre du navire au moment de la réalisation du dommage ne suffit pas à justifier l'exclusion de garantie. En effet, pour que le vice propre supprime toute indemnité il faut qu'il soit la cause exclusive du sinistre. Or, ce n'est pas toujours le cas.

Que se passe-t-il dans cette situation ?

II) Problème de la concomitance risque couvert et risque exclu

En matière d'assurances maritimes le principe est le suivant : l'assureur n'est exonéré des pertes et dommages provenant du vice propre que si le dommage est la conséquence immédiate du vice. Le dommage doit s'être produit naturellement, sans avoir été occasionné par une fortune de mer.

Par conséquent c'est à tort, que l'assureur sur corps prétend se soustraire à sa responsabilité, en invoquant le vice propre du navire résultant de l'absence de doublage métallique de la coque du navire assuré, s'il n'a pu jouer qu'un rôle secondaire dans la production de l'avarie.

Parfois, cependant les choses assurées subissent plusieurs dommages : les uns dus au vice propre ; les autres dus à la réalisation du risque assuré. Dans ce cas l'assureur va devoir indemniser les dommages résultant de la réalisation du risque uniquement.

En effet, l'assuré est en droit de se faire indemniser du dommage occasionné par le vice propre lorsqu'il est établi que le navire serait arrivé en bon état à destination, à défaut de la réalisation d'un risque de fortune de mer.

Cependant, lorsque deux causes ont concouru ou semblent avoir concouru au même dommage, il est toujours délicat de déterminer laquelle de ces causes a été l'élément déterminant de la réalisation du risque.

A une époque, certains auteurs s'étaient prononcés en faveur d'une ventilation avant de reconnaître que cela était difficile à mettre en pratique.

Les tribunaux s'étaient également penchés sur le lien pouvant exister entre le vice propre du navire et la baraterie du patron plus connue aujourd'hui sous le nom de faute du capitaine. Que faut-il décider quand le vice propre du navire est imputable à une faute du capitaine ?

La jurisprudence s'est prononcée pour la responsabilité de l'assureur : la cause efficiente du dommage résidant dans la baraterie, elle estime avec raison, selon Gérard De Smet dans son ouvrage l'assurance maritime en droit comparé, qu'il serait arbitraire d'exonérer l'assureur de ses obligations, au prétexte que l'acte de baraterie a consisté à mettre les choses assurées en situation de subir un dommage, alors que l'on n'eût point hésité à le tenir pour responsable, si celui-ci s'était produit par suite d'une faute du capitaine.

Il convient par contre de décider que l'assureur ne répond pas des dommages causés par le vice propre, lorsque le vice est connu de l'assuré et que celui-ci n'y a pas remédié, quand bien même le capitaine aurait commis la faute d'entreprendre le voyage ou de le poursuivre sans s'inquiéter du surcroît de risques auxquels le navire serait exposé. La baraterie de patron n'efface ni n'excuse la faute personnelle de l'assuré ou des préposés terrestres de celui-ci.

SECTION II Les motifs de l'exclusion

Bien que l'argument économique financier ait son importance, l'exclusion a principalement un fondement juridique.

La doctrine cherche depuis longtemps à déterminer le fondement juridique de l'exclusion du vice propre de la garantie d'assurance.

Certains auteurs ont avancé que l'assuré devait conserver à sa charge le risque du vice propre résultait car il était responsable du fait de sa chose.

Cette responsabilité prenant naissance dans l'alinéa premier de l'article 1384 du code civil qui dispose : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

Dans l'arrêt Teffaine dit du remorqueur la chambre civile de la Cour de cassation le 16 juin 1986 avait retenu la responsabilité du propriétaire du remorqueur dont l'explosion de la chaudière avait tué un ouvrier. Cependant, cette théorie n'a jamais été véritablement confirmée.

D'autres auteurs, justifiaient quant à eux l'exclusion du vice propre par le fait qu'il ne s'agissait pas d'un risque de navigation. Cette vision n'est pas très convaincante car elle n'est valable que pour l'assurance maritime alors que l'exclusion du vice propre existe en toute matière d'assurance (en matière de transport bien sûr mais pas seulement). De plus, même en matière d'assurance maritime cet argument n'est pas valable. En effet, l'assurance corps de navire n'a pas pour seule vocation de couvrir les risques dont la navigation maritime est la cause puisque qu'elle couvre aussi les risques réalisés à l'occasion de la navigation.

En réalité, l'exclusion du vice propre ou de la vétusté du navire trouve sa justification dans le Code des assurances. En effet, celui-ci permet à l'assureur, pour être exempt, d'établir que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de l'assuré pour mettre des objets à l'abri des risques survenus et oblige l'assuré à apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Or, le maintien de l'état de navigabilité du navire est, une des attributions essentielles de l'armateur et de l'armateur seul.

L'exclusion du vice propre et de la vétusté sanctionne le comportement fautif ou négligent de l'assuré dans la gestion et l'utilisation du navire.

A partir de quand doit on considérer que l'assuré n'a pas rempli son obligation de due diligence ? Le seul fait que l'assuré ait confié la visite de son navire à une société de classification suffit il pour prouver sa diligence ?

Pour les juridictions britanniques aussi bien que françaises, la réponse est non.

L'arrêt *The Muncaster Castle* rendu par la Chambre des Lords le 07 décembre 1961 apprécie de façon très précise la notion de diligence raisonnable.

Rappelons brièvement les faits de l'espèce.

En février 1963 le Muncaster Castle était confié pour une visite annuelle d'entretien et de vérification à un chantier naval réputé, les Etablissements Stephens & Sons, de Glasgow.

A l'occasion du contrôle de classification, tous les clapets de sécurité du navire furent vérifiés mais les couvercles fermant le regard d'accès à deux d'entre eux furent mal replacés par le charpentier chargé du travail. Cette erreur causa de nombreux dommages à la marchandise. Pour la Chambre des Lords la diligence raisonnable due par le transporteur pour mettre son navire en état de navigabilité ne doit pas pouvoir se déléguer.

En se basant sur l'Harter Act la cour a déclaré que « le transporteur était responsable non seulement lorsqu'il n'avait pas exercé toute la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, mais aussi quand l'absence de diligence était le fait d'une personne qu'il s'était substitué ».

La cour de cassation adopta la même solution dans son arrêt concernant le navire « le calédonien » rendu le 20 février 1962.

Pour établir que le vice est bien caché, les armateurs font souvent état de visites que le bureau Veritas avait accomplies peu auparavant sans que les agents de cette société aient décelé le vice du navire. C'était le cas en l'espèce où les clapets fuyards avaient été l'objet d'une vérification spéciale et d'une épreuve d'étanchéité par le Bureau Veritas.

On peut en effet admettre qu'un pareil fait présumer que le vice devait échapper à un examen vigilant. La présomption tient à la confiance que méritent généralement les examens de cette compagnie. Mais, elle n'a rien d'irréfragable et la preuve contraire est assez fréquemment admise par les tribunaux. Le Doyen Rodière qui a longuement commenté cet arrêt dans le Droit Maritime Français avait énoncé la chose suivante : « On y verra clairement exposées les raisons de fait qui rendaient peu concluante l'épreuve à laquelle le Bureau Veritas avait procédé et l'on pensera, sans être grand clerc en la matière, que le bon sens indiquait à ce

bureau qu'un essai de pression ne suffisait pas pour éprouver des clapets dont l'office était d'opérer une sorte de sens unique et qui de fait devaient, non pas subir des pressions continues, mais des pressions alternées ». Le vice pour être caché doit échapper à un examen même vigilant et attentif.

« L'exception de vice caché alléguée par le transporteur maritime ne peut être invoquée par le transporteur maritime concernant des avaries dues à ce que, sous l'action de la houle, les écrous de retenue des boîtes à clapet sur la coque du navire se sont dévissés et ont même sauté, lorsque les essais de recette du navire effectués par mer calme ne sont pas probants, puisque les boîtes à clapet n'ont pas alors subi l'épreuve de fonctionnement brutal à laquelle les soumet fréquemment la houle quand la mer est agitée et le navire en charge. »

Ces deux décisions témoignent de la rigueur de cette obligation de diligence, comme du fait que le transporteur, s'il a la faculté de s'en remettre à un tiers pour l'exécution, demeure personnellement responsable de tout manquement commis par ce tiers : l'obligation de diligence ne se délègue pas. On ne peut pas se reposer sur la société de classification quand bien même aucun doute ne pèse sur le sérieux de celle-ci. L'armateur devait savoir que le contrôle effectué sur les boîtes à clapet était insuffisant.

PARTIE II : LES SOLUTIONS DE L'ASSURE « VICTIME » D'UNE EXCLUSION DE GARANTIE

Face à l'exclusion du vice propre, de la vétusté et de la réparation ou du remplacement de la pièce affectée d'un vice caché de la police corps les assurés ne sont pas totalement démunis. En effet, plusieurs solutions s'offrent à eux.

En matière de construction, l'assuré, en plus de l'assurance corps, bénéficie de la garantie des vices cachés. Les polices anglo-saxonnes offrent à leurs assurés la possibilité d'inclure dans la police une clause étendant leur garantie. Pour finir, si l'assuré devait voir sa responsabilité civile engagée suite à un vice du navire il pourra se tourner vers les P&I Clubs (Protection and indemnity insurance).

CHAPITRE I LA GARANTIE DES VICES CACHES DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION

Son cadre juridique est fixé par les articles 7, 8 et 9 de la loi du 03 janvier 1967.

Article 7: « le constructeur est garant des vices cachés du navire malgré la recette du navire sans réserves par le client »

Article 8 : « l'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an, ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte ».

Article 9 : « l'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail... »

Section I Conditions de mise en jeu de la garantie

Tout d'abord, la garantie ne joue que pour la construction pour le compte d'autrui. Ce principe est rappelé par la CA Angers dans un arrêt du 20 avril 1998 : « l'action en garantie des vices cachés contre le constructeur d'un voilier qui l'a construit pour lui-même et l'a revendu dix ans après l'achèvement de la construction n'est pas régie par la loi du 03 janvier 1967 qui ne s'applique qu'à la construction pour le compte d'un client, mais par les articles 1641 et suivants du Code civil.

Par conséquent, elle ne s'applique pas pour le vendeur de navire d'occasion qui est soumis au droit commun.

Ensuite bien que les textes ne visent que les chantiers navals, la jurisprudence a étendu leurs dispositions aux fournisseurs et aux sous traitants des chantiers.

Il faut également savoir que seuls les navires et autres bâtiments de mer sont visés par ces dispositions (les bâtiments réservés à la navigation intérieure n'étant pas concernés).

Le vendeur n'est tenu que des vices apparents qui auront fait l'objet de réserves et que des vices cachés entrant dans le cadre de la garantie légale à moins qu'il n'ait étendu contractuellement la garantie.

Or les contrats de construction navale contiennent généralement une clause de garantie contractuelle ou conventionnelle, selon laquelle, par exemple : « Le constructeur garantit la totalité de sa fourniture pendant une période d'un an à compter de la prise en charge du navire par l'armateur. Au cas où, durant cette période de garantie, il apparaissait sur le navire un défaut de conception, d'exécution ou de matière ou un défaut de fonctionnement, en dehors

de la fourniture-armateur, les pièces défectueuses seront remplacées ou les défauts réparés par le constructeur ».

Cependant, que faut-il entendre par défaut ? C'est une notion très large dont sont exclus ceux résultant de l'usure ou de la corrosion normale du navire ou encore de l'usage abusif qui est fait du navire. Certains auteurs pensaient que l'usure normale devait être comprise dans la garantie considérant qu'il était suspect qu'elle apparaisse si tôt.

Il est important de faire la distinction entre la garantie légale et la garantie contractuelle car en fonction du type de garantie le régime juridique sera différent. Comme nous le verrons en détail un peu plus loin c'est à l'acquéreur du navire de démontrer le vice.

Section II Mise en œuvre par la jurisprudence

En matière de mise en jeu de la garantie la recherche de la preuve ainsi que le départ du délai de prescription ont posé aux juges un certain nombre de problèmes.

I) La preuve

A) La garantie légale

La charge de la preuve on l'a vu précédemment pèse sur le demandeur.

Pour pouvoir bénéficier de la garantie des vices cachés, il doit démontrer non seulement que les trois conditions du vice caché sont réunies (cf supra p 11) mais aussi qu'il existe bien un lien de causalité entre celui-ci et le dommage. En effet, le navire étant un bien meuble par

excellence l'apparition d'un désordre n'entraînera la garantie que si le créancier prouve la faute du chantier car il n'y a pas de présomption de responsabilité.

La cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 19 octobre 1988 a jugé que « Ne saurait être tenu pour responsable des avaries, l'entrepreneur de réparations navales contre lequel n'est pas rapportée la preuve du lien de causalité entre son intervention et l'avarie ».

En outre, dans l'appréciation des conclusions d'expertise ou autres éléments de preuve le doute s'interprète contre le demandeur.³ « La cour d'appel qui a constaté hors toute dénégation que l'expert s'est exprimé d'une façon dubitative en mentionnant que les vernis ne paraissaient pas avoir été décapés, a souverainement apprécié la portée du rapport en retenant qu'il n'apportait pas la preuve du bien-fondé de la réclamation ». En effet, le vendeur n'a pas une obligation de résultat quant au dommage causé par la chose vendue à l'acquéreur.

Pour les juges les observations faites dans le journal de bord de l'acquéreur ne suffisent pas à rapporter la preuve du vice.

B) La garantie conventionnelle

Cette clause opère un renversement de la charge de la preuve. Désormais, elle ne pèse plus sur le demandeur mais sur le chantier. Par conséquent, il appartiendra à celui-ci de démontrer au besoin par expertise que le défaut qui s'est révélé durant la période de garantie n'existait pas au moment de la recette du navire. Nous ne sommes plus dans une obligation de moyen mais dans une obligation de résultat. En présence d'un rapport d'expertise concluant à un défaut de conformité ou à un vice, la clause de garantie va jouer sans aucune contestation.

³ Cass. Com., 18 janv. 1984

II) La prescription

Pour pouvoir bénéficier de la garantie le demandeur doit veiller à ne pas laisser passer le délai de prescription. Celui-ci est très bref puisqu'il s'agit d'une prescription annale et concerne aussi bien les vices apparents que les vices cachés. Etant précisé que pour les vices apparents il court à compter de la recette du navire.

Or le départ de ce délai pose souvent problème. En effet si la loi dispose que le délai d'un an commence à courir à compter de la découverte du vice, la jurisprudence quant à elle s'est montrée moins définitive alternant entre le critère de la découverte du vice et celui de la manifestation de celui-ci.

Le demandeur doit également veiller à ne pas laisser passer le délai de prescription.

Pour les vices apparents ayant fait l'objet d'une réserve lors de la recette l'action en garantie doit être intentée dans l'année suivant la recette. Ce délai peut cependant être étendu de manière contractuelle.

Que doit-on entendre par découverte du vice ?

La jurisprudence a tendance à considérer que c'est le dépôt du rapport d'expertise qui sert de point de départ à l'action au fond. C'est ce rapport qui va révéler la nature exacte du vice.

Dans un arrêt la Cour de cassation avait rendu la solution suivante : « Au sens des articles 8 et 9 de la loi du 3 janvier 1967, n'est pas prescrite l'action intentée contre le réparateur naval cinq mois après le dépôt du rapport d'expertise, dès lors que c'est grâce à ce rapport que le

propriétaire du navire a eu la révélation des dégâts empêchant le fonctionnement normal de celui-ci et ayant bien le caractère de vices cachés ».⁴

Il s'agit bien du rapport d'expertise définitif et non d'une simple note d'information résumant les défaillances comme l'a rappelée la Cour de cassation dans une autre décision.

Cependant dans un certain nombre de cas les tribunaux ont considéré que le bref délai partait de la date à laquelle le vice s'était manifesté.

Par exemple, pour un propriétaire de navire qui avait eu connaissance de l'existence et des causes de l'avarie ainsi que du coût des réparations bien avant le dépôt du rapport de l'expert⁵ ou encore pour un armateur qui avait découvert la nature du vice (carence d'isolation) pendant les travaux de réparation⁶ ou encore pour un armateur qui avait été informé par le Bureau Véritas d'avoir à remplacer les foyers des chaudières dans un délai de trois mois⁷.

Dans tous ces cas, l'armateur pouvait avoir connaissance du vice caché au moment du dommage ou alors peu après.

Comme l'énonce un arrêt : « Il importe donc pour l'application de l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967 de rechercher dans chaque cas d'espèce le moment précis où la réalité et la nature du vice sont révélées »⁸.

Généralement, dans les garanties contractuelles une clause stipule que l'armateur doit notifier au chantier de construction l'existence de défaut ou de vice soit dès qu'il s'est révélé, soit dans un délai pouvant atteindre un mois. Cette exigence de rapidité s'explique par le fait qu'une réclamation tardive priverait le chantier de la possibilité de prouver la cause étrangère.

⁴ Cass. Com. 29 mai 1994

⁵ CA Rennes, 5 déc. 1977 DMF 1978 p163

⁶ T de com. Dunkerque, 22 mai 1978 DMF 1979 p31

⁷ T de com. La Rochelle, 11 avr. 1980 DMF 1985 p339

⁸ CA Rouen, 25 avr. 1986 DMF 1986 p 301

Cette clause est tout à fait légitime car elle n'est que le prolongement de l'obligation de coopération existant entre les parties à un contrat de construction navale. Il a d'ailleurs été jugé que « cette obligation résulte implicitement de la clause contractuelle et que l'armateur a contrevenu à cette obligation en réparant de son propre chef les avaries qu'il constate sans avertir le chantier des avaries constatées et le mettre en mesure d'en prendre connaissance avant toute réparation ».⁹

La qualité de professionnel entre en ligne de compte pour apprécier si l'acquéreur a eu la possibilité de déceler les vices apparents.

Il faut savoir également que les juges jugent licites les clauses de non garantie des vices cachés stipulée entre deux professionnels de même spécialité (pêche maritime...) : « Ainsi et par application de la clause, le vendeur ne saurait être tenu d'aucune garantie au titre de l'installation électrique d'autant que le rapport de visite annuelle du navire n'a formulé aucune réserve sur la conformité de l'électricité du navire, ni au titre de la mauvaise qualité des réparations effectuées sur la cuve par un professionnel qualifié en soudure, le vendeur ne pouvant avoir connaissance de leur conformité aux règles de l'art ».¹⁰

Il ne faut pas comprendre vice caché et défaut de conformité. Le premier entraîne la mise en jeu de la garantie ce qui n'est pas le cas du deuxième comme l'a déclaré la jurisprudence : « L'action en garantie des vices cachés doit être rejetée dans la mesure où le mauvais fonctionnement du moteur du bateau résulte d'une usure normale qui ne peut être considérée comme un vice. En outre, la rupture du cadran de l'arbre de transmission lors de l'opération d'expertise résultant d'un défaut de lubrification et d'un mauvais entretien par les propriétaires antérieurs ne saurait relever de la garantie des vices cachés, ce défaut étant

⁹ Sentence arbitrale, 29 oct. 1976 Navire Fort la Reine et Fort Pornchartrain

¹⁰ Cass.com. 3 avril 2001, Hut c/ Dunant

visible lors de la vente et pouvait être détectée au cours d'une vérification élémentaire par tout acquéreur d'un bateau fut il non professionnel de la mécanique ».¹¹

Si jusqu'à présent nous nous sommes exclusivement intéressés à la position française, nous allons à présent étudier plus en détail la position anglo-saxonne vis-à-vis du vice propre du navire.

¹¹ CA Rouen, 2^{ème} ch 24/10/2002

CHAPITRE II POSITION ANGLO-SAXONNE : L'INCHMAREE CLAUSE

Si la police corps française ne permet pas de couvrir le vice propre il n'en va pas de même pour les polices anglo-saxonnes. Que dit le droit anglais ?

A l'origine, la source principale du droit est le contrat entre les parties. Il faut donc se référer aux clauses de la police et en cas de litige on la soumet aux juridictions judiciaires.

Les décisions judiciaires exprimant la position générale du droit commun ont été codifiées dans le célèbre *Marine Insurance Act de 1906*, par Sir Mackenzie Chalmers. Le *Marine Insurance Act* de 1906 qui a une portée universelle regroupe toutes les règles et tous les principes régissant le droit des assurances maritimes.

Quelle est sa position vis-à-vis du vice propre ?

L'article 55 c) dispose : « Sauf dispositions contraires contenues dans la police, l'assureur n'est pas responsable de la fatigue et de l'usure habituelle (ordinary wear and tear), du coulage et du bris (leakage and breakage) habituel, du vice propre ou de la nature de la chose assurée, des pertes causées par les rats et la vermine, des avaries de machine qui n'ont pas été causés directement par un risque couvert par la police ».

Ce principe a alors été repris par les différentes polices d'assurance corps (hull insurance en anglais).

En 2002 sont sorties les *International Hull Clauses*, un renouvellement des hull clauses de 1983. Elles ont été encore réactualisées en 2003.

La hull clauses de 1983 stipule :

“6.2 This insurance covers of loss or damage to the subject matter insured caused by

6.2.1 Bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull.

6.2.2 Negligence of masters officers, crew or pilots.

6.2.3 negligence of repairers or charterers provided such repairers are not an Assured hererinder.

6.2.4 barratry of Master officers or crew,

6.2.5 contact with air craft, helicopter or similar objects, or objects falling there from.

Provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers or superintendant or any of their onshore management.”

On retrouve cette idée dans la clause 2.2 des international hull clauses de 2002 et 2003 (annexes).

La police couvre les pertes ou dommages causé au navire assuré par la rupture d'une chaudière ou d'un « latent defect » affectant les machines ou le corps du navire.

Que faut-il entendre par latent defect ?

Tout d'abord, il faut savoir qu'en ce qui concerne la distinction entre vice propre et vice caché les Anglais se montrent moins précis que les Français. Le latent defect est en quelque sorte un mélange de vice propre et de vice caché. En effet, il s'agit d'un vice inhérent à la chose (inherent vice) qui n'a pas pu être détecté par un examen vigilant.

Il faut savoir que si aujourd'hui le latent defect et l'explosion de la chaudière sont couverts cela n'a pas toujours été le cas. En effet, ils ne le sont que depuis 1887 et l'apparition de l'Inchmaree clause.

Quelle est l'origine de cette clause ?

Section I Origine de l'Inchmaree clause

Cette clause a pour origine une décision de la chambre des Lords rendue du 1887.

Le navire Inchmaree était assuré sous la « time policy on the S G (ship and goods) form.

Une soupape de la machine, laquelle devait rester ouverte avait accidentellement ou par négligence été fermée.

A la suite de cela, l'eau était entrée dans la chambre à air de la pompe et avait causé une fracture. La chambre des Lords dans sa décision avait alors déclaré que les dégâts occasionnés n'étaient pas couverts par une ordinary S G policy, n'étant pas dû à un péril de la mer.

Cette solution surprit beaucoup les assureurs anglais. En effet, ceux-ci étaient persuadés que les risques d'explosion étaient garantis par la police d'assurance.

Suite à cette découverte, ils décidèrent d'incorporer dans leur police une clause susceptible de garantir la protection de leurs assurés contre de tels risques.

C'est ainsi qu'est née l'Inchmaree clause.

Celle-ci a pour but de couvrir certaines avaries ne résultant pas d'un péril de la mer, au sens où l'entendent les tribunaux anglo-saxons. Voici un exemple issu d'une police corps américaine :

Sous réserve de l'application de la franchise elle couvre les pertes et avaries directement causées par :

- a) – Accidents en chargeant, manipulant ou en déchargeant la cargaison ou le combustible.
 - _ Explosions à bord ou ailleurs.
 - _ Panne ou accident à des installations nucléaires ou réacteur à bord du navire ou ailleurs.

- _ Eclatement de chaudières, ruptures d'arbres ou vice caché dans le corps ou les machines.
 - _ Négligence des capitaines, officiers équipages mécaniciens ou pilotes ;
 - _ Négligence des réparateurs sous réserves qu'ils n'aient pas la qualité d'assurés.
- b) _ Contact avec un aéronef.
- _ Contact avec véhicule terrestre, équipement ou installation de dock de port.
 - _ Tremblement de terre, éruption volcanique ou foudre.

Même s'ils possèdent des parts dans le navire, les capitaines, les officiers, équipages ou pilotes ne seront pas considérés comme armateur au terme de la clause.

La présente clause exclut formellement les pertes ou avaries imputables à un manque de « due diligence » des assurés, armateurs ou gérants.

L'Inchmaree clause ne couvre pas l'explosion de la chaudière et de la casse des machines, seulement les dommages que de tels événements ont causé au navire. Au fur et à mesure des années la couverture a été étendue à d'autres périls et mieux encore ces extensions sont aujourd'hui incluses dans la clause 6.2 de l'institute time clauses hulls de 1983 et tous les périls de cette clause sont soumis à la condition de diligence raisonnable.

L'application de cette clause a souvent posé problème, cependant depuis il n'y a toujours pas eu de distinction claire entre le dommage causé par un latent defect c'est-à-dire un « vice caché » du navire lequel est couvert par l'assurance et le dommage qui n'est en fait rien de plus que la manifestation du vice caché lui-même, qui lui ne l'est pas.

Il a fallu attendre 1997 et l'arrêt the Nukila pour que la Chambre des Lords intervienne.

L'un des éléments du navire avait causé un dommage considérable. L'armateur avançait que celui-ci avait pour origine le vice caché de la soudure et réclamait donc la mise en jeu de l'Inchmaree clause. Les souscripteurs soutenaient quant à eux que la fracture du métal était une simple manifestation du vice et que par conséquent il ne pouvait être couvert par ladite clause.

La cour a alors été obligée de déterminer comment faire la distinction entre le vice et le dommage sachant qu'en cas de doute celui-ci devait profiter à l'assuré.

Il faut toutefois remarquer que ce sont les effets du vice à l'origine du dommage voire la perte qui doivent avoir lieu pendant la période d'assurance, et non le vice lui-même. Le vice lui-même pourra toujours être couvert par une « the Additional Perils Clause ».

Si cette clause est souvent souhaitée par les usagers car elle leur est très bénéfique qu'en est il des assureurs ? Cette clause n'est elle pas dangereuse pour eux ?

Section II Les limites de l'Inchmaree clause

Il faut rappeler que cette clause n'est à priori destinée qu'aux imprimés anglais et américains. Elle est donc attachée à des polices qui ne couvrent que les dommages consécutifs à des périls déterminés dans la police. Ce sont les périls de la Mer, limitativement énumérés dans l'imprimé et qui, comparativement aux imprimés dits « tous risques » font reposer la charge de la preuve sur l'assuré, celui-ci devant prouver que le dommage subi par le bien assuré résulte de l'un des périls énumérés dans la police.

Il faut bien noter que ce sont uniquement les conséquences qui sont couvertes.

Il appartient toujours à l'assuré de prouver que le sinistre rentre dans l'un des cas couverts par la police.

L'imprimé américain est déjà allé plus loin en intégrant directement dans l'imprimé une clause de garantie additionnelle, dite « Inchmaree Clause ».

Elle n'est qu'optionnelle dans l'imprimé anglais.

Comme on l'a vu un peu plus haut, la clause Inchmaree a élargi le champ d'application de la police en offrant une couverture supplémentaire, à savoir les conséquences de certains périls comme les avaries de générateur, de matériels électriques ou encore les explosions de chaudière etc...

Il y a deux limites à cette extension de garantie.

Tout d'abord, les accidents dus à d'éventuelles installations nucléaires à bord du navire sont exclus de la police.

La « Liner Negligence Clause » précise également que, tant pour les dommages visés au point a (casse sur générateurs ou autres appareils électriques qui y sont connectés, les éclatements de chaudières, casses d'arbres ou tout vice caché dans la machine ou dans la coque) qu'au point b (conséquences de tout accident à bord ou n'importe où, de la négligence, l'erreur de jugement ou l'incompétence de qui que ce soit), sont exclus de la couverture le remplacement des pièces rendues inutilisables exclusivement du fait d'un vice caché, de vétusté, de détérioration progressive ou d'erreur de construction et de design.

Le texte exclu donc de la police d'assurance, les remplacements ou le renouvellement des pièces causés par un vice caché, de la vétusté du navire de son usure normale ou encore d'une erreur de construction.

Le texte prévoit également que pour que l'exclusion puisse jouer la défectuosité de la pièce doit être découverte lors d'une visite et ne doit pas pouvoir être rattachée à un risque assuré.

Qu'entend-on par visite de routine ? Il s'agit d'une visite programmée préconisée par le constructeur ou encore une visite de classe. Si au moment de la découverte du vice le navire était déjà en exploitation il est difficile pour l'assureur de démontrer que le vice est indépendant d'un risque et qu'il est donc exclu de la garantie. Il y a concomitance entre un « péril de la mer » et l'origine du dommage (usure normale...). L'assureur doit alors répondre des dommages survenus, dès lors qu'il y a péril de la mer sans que l'origine du dommage ne soit recherché.

Cela est préjudiciable pour l'assureur s'il est face à un assuré de mauvaise foi.

Il suffit en effet à un assuré, parfaitement conscient de l'état de son navire, (mais qui sera sans aucun doute à jour de ses visites de Classe, avec l'ensemble des documents de l'Etat du Pavillon à jour, les documents ISM fraîchement tamponnés) de prendre la mer, ne serait-ce que pour quelques heures, d'attendre le dommage (souvent irrémédiable) comme une casse d'arbre ou de moteur, une perte de gouvernail, puis de demander une assistance (remboursée par les assureurs), et de se faire payer ensuite l'ensemble des réparations, au seul motif que, bien que l'origine du dommage soit un vice caché ou une usure normale, celle-ci s'étant produite en mer, les assureurs doivent en répondre en application de la clause qu'ils ont accepté de souscrire.

Heureusement, ce type de dérive est rare car le plus souvent les assurés sont de bonne foi.

Dans son second paragraphe la clause dispose que la couverture offerte par la « Liner Negligence Clause » ne vaut pour tout et autant que l'avarie n'ait pas résulté de : « *want of due diligence by the assured, the owner or manager of the vessel, or any of them.*

Masters, mates, engineers, pilots or crew not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel”.

En pratique, ce type de preuve n'est pas facile à rapporter pour les assureurs en raison des difficultés qu'ils ont à mener correctement leur enquête.

En conclusion, on peut dire que cette clause est très favorable à l'assuré et pourra mettre dans certain cas l'assureur en difficulté.

Cependant, s'il est face à un assuré de bonne foi, elle peut s'avérer bénéfique pour lui, puisqu'il pourra lui faire payer une prime beaucoup plus élevée en contrepartie de l'élargissement de la garantie qu'il consent par le biais de la clause.

CHAPITRE III LE ROLE DES P&I CLUBS EN CAS DE VICE DU NAVIRE ENTRAINANT LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ASSURE

Section I Présentation des P&I Clubs

L'assurance maritime représente environ USD 17 Milliards de prime par an, dont USD 2 milliards pour l'assurance sur la responsabilité civile.

Les P&I Clubs sont des associations mutuelles maritimes regroupant des armateurs et des affréteurs de navires. Leur objet est d'assurer la protection et l'indemnisation des membres dans le cadre de l'engagement de leur responsabilité civile. Historiquement ils sont apparus à la fin du XIX siècle afin d'offrir une couverture complémentaire à l'assurance corps pour les abordages. Ce sont des mutuelles à but non lucratif.

Le club indemnise le membre des différentes conséquences de l'engagement de sa responsabilité lié à l'exercice de son activité. Cette indemnisation s'effectue dans le respect des Règles de couverture et d'indemnisation élaborées et agréées par l'ensemble des membres composant la mutuelle. Les cotisations versées par les membres sont variables en fonction de l'importance du montant du sinistre que la mutuelle pourra être amenée à indemniser au profit de ses membres.

Le but des P&I clubs a toujours été d'offrir à leurs membres des garanties supplémentaires à celles fournies sur le marché de l'assurance corps afin que l'intégralité de leurs risques soit couverte. C'est pourquoi ils excluent de leur garantie les risques habituellement couverts par l'assurance corps.

A titre d'exemple, le Standard Steamship Club énonce dans ses Rules qu'il n'y aura pas de recouvrement provenant du Club pour toute responsabilité, perte, coût ou frais provenant de n'importe lequel des risques couverts habituellement par le corps.

Cependant, certains assureurs classiques se sont aperçus de l'intérêt d'offrir des solutions globales à leurs assurés corps. Il s'agit d'une assurance permettant de couvrir d'une part les risques corps mais également les risques responsabilités. Parallèlement certains clubs ont décidé d'offrir des garanties corps à leurs membres.

Section II Le P&I Club et le vice du navire

La couverture offerte par les P&I Clubs présente des caractéristiques communes gouvernées par des principes généraux :

- Les règles de P&I ne concernent que les responsabilités faisant suite aux dommages qui ont un lien direct avec les opérations, la gestion du navire ;
- Ne seront couverts que la responsabilité, la perte ou les débours dont la couverture est expressément mentionnée dans les Règles ;
- Ne seront pas couverts la responsabilité la perte ou les débours qui font ou auraient pu faire l'objet d'une autre couverture ;
- Seuls les dommages subis par les tiers sont couverts ; sont exclus les propres dommages de l'armateur ou de l'affrèteur.

Aujourd'hui les P&I Clubs couvrent la plupart des responsabilités légales ou contractuelles liées à l'exploitation du navire que le membre soit amateur, affrèteur ou opérateur du navire.

Les P&I Clubs acceptent d'indemniser les armateurs ou affrêteurs qui auraient vu engager leur responsabilité suite à un dommage causé par un vice caché du navire. Il n'y a pas de notion de vice caché propre au P&I. Si l'équipage n'a pas les bons diplômes il ne s'agit pas d'un vice caché proprement dit. Si le P&I s'en aperçoit lors d'une visite il pourra demander à ce que le personnel incompetent soit débarqué pour être remplacé par un personnel ayant les bonnes qualifications.

Avant de prendre un navire en couverture, le P&I va envoyer une personne le visiter pour savoir si celui-ci est apte à être couvert. Il peut aussi demander qu'un certain nombre de réparation soient faite pour en accepter les risques. On considère que le vice caché est une source d'aggravation de risques. Ce facteur était inconnu et il devient apparent lors de la réalisation du dommage. Les P&I fonctionnent beaucoup sur la notion de connaissance. Si l'assuré n'avait pas connaissance du vice, il sera couvert peu importe la qualité du vice. Par conséquent, il y'aura nécessité à rechercher si l'assuré avait conscience que la défaillance qui affectait le navire pouvait causer un dommage aux biens ou aux personnes. Du résultat de cette analyse dépendra l'acceptation ou le refus par l'assureur de couvrir le risque.

Prenons un exemple.

L'armateur d'un pétrolier découvre après expertise qu'il a un problème avec son arbre (creux dans le pas de l'hélice). Le vice n'étant plus caché il décide d'en informer son P&I club. Celui-ci après avoir consulté tout les documents décide que le vice est trop sérieux pour ne pas faire l'objet d'une réparation. Les préjudices qui pourraient survenir importent plus que le vice lui-même. En revanche, si après avoir eu connaissance du vice il n'en avait pas informé son P&I et que le vice ait été plus tard à l'origine d'un dommage, l'armateur aurait eu des problèmes. Dans ce cas là, le P&I pourrait se retourner contre l'assuré car celui-ci n'était plus dans l'ignorance. Il savait que le vice découvert lors de l'expertise était susceptible

d'entraîner une pollution. Importante et il na rien fait. La cause du sinistre était connue donc elle ne sera pas couverte. Cependant, il convient de remarquer qu'en matière de pollution l'approche est différente.

Les Clubs, répondant à une logique mutualiste et non commerciale, n'indemnisent l'assuré qu'une fois toutes les mesures prises pour limiter le dommage et réparer la pièce défectueuse. Cette règle peut poser problème selon les sommes engagées. Si la réparation de la pièce défectueuse coûte 20 000 euros l'armateur peut en principe le prendre en charge sans avoir besoin de son assureur. A l'inverse si la réparation nécessite une immobilisation du navire de plusieurs jours son coût sera beaucoup plus élevé et l'assurance aura alors tout son intérêt.

Pour finir, étudions la situation de l'affréteur. Les P&I assurent en effet les affréteurs contre les dommages qu'ils pourraient causer au navire durant les opérations restant à leur charge comme les opérations commerciales notamment chargement et déchargement. Si pendant une de ces opérations un dommage était causé au navire, l'assuré pourra toujours démontrer que le dommage est dû à un vice du navire (chute d'une grue peut avoir pour origine un défaut de construction...).

CONCLUSION

De l'exposé qui vient d'être fait sur la place du vice propre dans l'assurance plusieurs observations peuvent être faites.

Tout d'abord, le vice propre du navire est très rarement invoqué comme cause d'exclusion par les assureurs. Il ne représente que 10% des cas d'exclusion de garantie. Cela s'explique par la difficulté pour les assureurs de prouver le vice propre. Ils préféreront invoquer la vétusté du navire plus facile à démontrer.

Deuxièmement, sur les affaires portant sur le vice propre très peu vont au contentieux. En effet, elles se règlent le plus souvent de manière amiable. Dès qu'il y a suspicion de vice propre chaque partie convoque son expert. En cas de doute, la balance penche toujours du côté de l'assuré et par conséquent le vice propre est rarement caractérisé.

Troisièmement, on a pu observer tout au long de cette étude de l'importance de la due diligence que ce soit dans les polices anglaises ou françaises. En effet, tout manquement de l'assuré à cette obligation le prive de la couverture.

On peut également constater que si la loi pose le principe de l'exclusion du vice propre elle ne dit pas grand-chose de plus. En effet, elle ne donne aucune définition et laisse donc aux différentes parties à la police corps ainsi qu'aux juges le soin de combler ses lacunes.

On ne peut pas finir notre étude sans dire un mot des nouvelles polices corps françaises datant du 1^{er} juillet 2010. Intitulées « Marine Hull and Machinery Insurance Package », ces conditions « corps et machines » sont clairement destinées à une clientèle internationale.

Elles cherchent à concurrencer le plan norvégien et les conditions anglaises de 1983 qui restent un must auprès des armateurs. Pour cela elles ont été directement rédigées en anglais, évitant les « faux amis » ou les traductions hasardeuses.

On se retrouve donc avec une véritable nouvelle police et avec quelques véritables nouveautés qui vont permettre au marché français de se positionner en véritable alternative à ses concurrents norvégiens ou britanniques.

Si ces polices ont beaucoup changé sur la forme ce n'est pas le cas sur le fond. En effet, elles réaffirment l'exclusion du vice propre, de la vétusté ainsi que du remplacement ou de réparation des pièces affectées d'un vice caché de la garantie. Ce n'est pas forcément un problème pour l'assuré qui dispose en cas d'exclusion de nombreuses solutions lui permettant de ne pas supporter seul le coût des réparations.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

Traité de droit maritime de Pierre Bonassies et Christian Scapel, édition L.G.D.J

OUVRAGES SPECIALISES

Droit maritime assurance maritime ventes maritimes de René Rodière Dalloz 1983

L'assurance maritime en droit comparé de Gérard De Smet

Encyclopédie des assurances de Jean-Hervé Lorenzy et François Ewald, édition Economica
p874 et suivantes

Reed marine insurance de barrie Jervis p56

DMF

DMF 1968 A. Besse p 451

DMF 1970 Jurisprudence française CA Rouen 02/10/1962

DMF 1974 Jurisprudence française CA Rennes 18/02/1974

DMF 1974 Naufrage du navire et assurance maritime par Guy Fraikin et André Bocquet

DMF 1975 L'innavigabilité n'est pas un risque par Pierre Lureau

REVUES

Editions du juris-classeur 2005 assurances fascicule 1061

Editions du juris-classeur 1999 et 2003 assurances fascicule 1062

SITES INTERNET

- www.fortunes-de-mer.com/
- www.ffsa.fr/

COURS

Cours d'Assurances maritimes de Pierre Albertini

Cours d'Assurances Maritimes de Jean François Rébora, Université Paris XIII 2006 /2007

ANNEXES

Extrait International Hull Clauses

2 PERILS

2.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by

2.1.1 perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters

2.1.2 fire, explosion

2.1.3 violent theft by persons from outside the vessel

2.1.4 jettison

2.1.5 piracy

2.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation

2.1.7 earthquake, volcanic eruption or lightning

2.1.8 accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, stores or parts

2.1.9 contact with satellites, aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom.

2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured caused by

2.2.1 bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks

2.2.2 any **latent defect** in the machinery or hull, but does not cover any of the costs of correcting the **latent defect**

2.2.3 negligence of Master, Officers, Crew or Pilots

2.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured under this insurance

2.2.5 barratry of Master, Officers or Crew provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

2.3 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.1, this insurance shall also cover one half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby.

2.4 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.2, this insurance shall also cover one half of the costs common to the correction of the **latent defect** and to the repair of the loss or damage caused thereby.

2.5 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 2.2 should they hold shares in the vessel.

Extraits all risks marine hull and machinery insurance policy

1.2 Risks excluded

1.2.1 General exclusions

A/ This policy excludes loss, damage, third party liabilities or expenses in respect of or caused by:

1°) The failure of the Assured to comply at the inception of and throughout the period of this insurance with all statutory requirements of the Insured Vessel's Flag State relating to construction, adaptation, condition, fitment, equipment, operation and manning of the Insured Vessel;

2°) Any personal act or omission of the Assured or his onshore senior officers to whom he has delegated decision-making authority in connection with the Insured Vessel, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result;

3°) **Inherent vice or wear and tear;**

4°) Removal, destruction, marking or lighting of the wreck of the Insured Vessel and leased equipment and of any cargo or other property on board of the Insured Vessel;

5°) Any seizure or arrest of the Insured Vessel, including but not limited to any seizure or arrest related to any security or other financial guarantee;

6°) Blockade running, smuggling, unlawful, prohibited or clandestine trade;

7°) Confiscation, sequestration and requisition...

C/ This policy excludes:

1 °) The cost of replacing or repairing any latent defect. This exclusion shall not extend to the cost of repairing physical loss of or damage to the Insured Vessel caused by such **latent defect**;

TABLES DES MATIERES

SOMMAIRE.....	P 3
INTRODUCTION.....	P 4
PARTIE I LE VICE PROPRE DU NAVIRE CAUSE D'EXCLUSION DE GARANTIE	P 9
CHAPITRE I La notion de vice propre	P 9
Section I Définition du vice propre.....	P 9
I) Le vice propre.....	P 9
II) Notions voisines : vice caché et vétusté du navire.....	P 12
A) Le vice caché.....	P 12
1) Définition	P 12
a) Existence d'un défaut.....	P 12
b) Un défaut caché.....	P 13
c) Défaut rendant la chose impropre à l'usage auquel la destine l'acquéreur.....	P 14
2) Origine de la distinction vice caché/vice propre.....	P 14
B) La vétusté du navire.....	P 16
1) Vétusté et usure normale du navire.....	P 16
2) Cas particulier de la vermoulure	P 17
Section II La preuve de l'exclusion	P 18
I) La charge de la preuve.....	P 18
II) Moyens de preuve.....	P 19
A) L'expertise.....	P 19
B) Certificats des Sociétés de classification	P 20
1) Sociétés de classification.....	P 20
2) Certificats.....	P 21

3) Exemple : le chalutier Adrien-Pla.....	P 21
CHAPITRE II L'EXCLUSION DE GARANTIE.....	P 26
Section I La nature de l'exclusion.....	P 26
I) Ordre public ou non.....	P 26
II) Problème de la concomitance risque couvert/risque exclu	P 29
Section II Motifs de l'exclusion.....	P 31
 PARTIE II LES SOLUTIONS DE L'ASSURE « VICTIME » D'UNE EXCLUSION DE GARANTIE.....	 P 35
CHAPITRE I LA GARANTIE DES VICES CACHES DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION.....	 P 35
Section I Conditions de mise en jeu de la garantie.....	P 36
Section II Mise en œuvre par la jurisprudence.....	P 37
I) La preuve	P 37
A) La garantie légale.....	P 37
B) La garantie conventionnelle.....	P 38
II) Prescription	P 39
CHAPITRE II POSITION ANGLO-SAXONNE : INCHMAREE CLAUSE.....	P 43
Section I Origine de l'Inchmaree clause.....	P 45
Section II Limites de l'Inchmaree clause.....	P 47
CHAPITRE III ROLE DES P&I CLUBS EN CAS DE VICE DU NAVIRE ENTRAINANT LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ASSURE.....	 P 51
Section I Présentation des P&I Clubs.....	P 51
Section II Les P&I Clubs et le vice du navire.....	P 52
CONCLUSION.....	P 55
BIBLIOGRAPHIE.....	P 57
ANNEXES.....	P 59
TABLES DES MATIERES.....	P 61

